



Pressemitteilung

14. Dezember 2017

Neue Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe hat ihren Schrecken verloren

Der Vorstoß des Bundesverkehrsministeriums (BMVI) und der Berufsgenossenschaft Verkehr (BGV) zur Neufassung und Verschärfung der Sicherheitsvorschriften für Traditionsschiffe hat in den vergangenen Monaten hohe Wellen geschlagen. Jetzt – nach drei gemeinsamen Sitzungen mit der Stiftung Hamburg Maritim (SHM), dem Museumshafen Oevelgönne (MHOe) und der GSHW (Gemeinsame Sicherheitskommission für historische Wasserfahrzeuge) – haben sich Gesetzgeber und Betroffene aufeinander zubewegt. In konstruktiven Dialogen konnten diverse Missverständnisse aufgeklärt werden, einige als undurchführbar empfundene Vorschriften erwiesen sich als durchaus flexibel auslegbar und erfüllbar. Die neue Richtlinie gesteht den Betreibern historischer Schiffe ausdrücklich zu, geforderte Sicherheitsstandards auf unterschiedliche Art und Weise herzustellen, so lange ein ausreichender Schutz der Personen an Bord gewährleistet ist.

Bundesverkehrsminister Christian Schmidt hatte bei Verhandlungsbeginn die Richtung vorgegeben: Wegen der neuen Richtlinie solle kein historisches Schiff entstellt oder stillgelegt werden müssen. Über Personensicherheit sei mit ihm jedoch nicht zu diskutieren.

Die neue Richtlinie birgt einige grundlegende Änderungen gegenüber den alten, über die Jahre gewachsenen Regeln. So soll die heikle Frage, ob ein altes Schiff im Sinne der Richtlinie nun als historisch im Sinne der Richtlinie einzustufen ist oder nicht, künftig durch sachverständige Personen oder Stellen entschieden werden – vorher wachte darüber allein die BGV.

Stabilitätsnachweis

Eine überfällige Verschärfung ist der sogenannte „Stabilitätsnachweis“ – für jedes Traditionsschiff muss die Kintersicherheit nachgewiesen werden. Für Berufsfahrzeuge, insbesondere für Passagierschiffe, ist dies schon seit langem selbstverständlich.

Seediensttauglichkeit

Weil auf vielen Traditionsschiffen der Altersdurchschnitt der Stammbesatzungen vergleichsweise hoch ist, hatte diese Forderung verständliche Ängste geweckt. Nun stellte sich heraus, dass dies nur für die „Sichere Mindestbesatzung“ gilt (auf kleineren Einheiten nur Schiffsführer und Steuermann). Auf größeren Rahseglern oder Dampfern sind es einige Dienstgrade mehr, die davon betroffen sind. Auch die Befürchtung, ältere Menschen würden die strenge Prüfung generell nicht mehr bestehen, konnte vom leitenden Arbeitsmediziner der BG Verkehr entkräftet werden. Es betonte, dass es außerdem Erleichterungen bei Kurzfahrten in geschützten Gewässern gäbe.



Zu den K.o.-Kriterien in der neuen Richtlinie zählten des Weiteren: die 1 Meter hohe Reling, das wasserdichte Schott, die feuerfeste Treppe – alles Richtwerte und Forderungen, die bei neuen Schiffen und bei Umbauten erfüllt werden sollten. Von den historischen Schiffen müssen diese nicht erfüllt werden, wenn die Verhältnisse schon vom Bau her anders waren. Im Übrigen genießen alle bisher zugelassenen Traditionsschiffe Bestandsschutz, ganz besonders die denkmalgeschützten.

Ankergewichte und Kettenlängen

Vom Germanischen Lloyd hatte man Tabellen mit Angaben zum Gewicht beider Buganker und zur Länge beider Ketten übernommen. Es fehlte der Hinweis, dass es sich jeweils um die Summen handelt. In der Folge geisterten nun doppelte Gewichte und Längen durch die Szene.

Pressluftatmer

Die sperrigen Pressluftatmer werden in der küstennahen Fahrt nicht mehr gefordert, nur für Segelschulschiffe auf großer Fahrt bleiben sie Pflicht.

Die gemeinsamen Gesprächsrunden haben zum allgemeinen Aufatmen geführt, gleichwohl muss man nüchtern feststellen, dass die Sicherheitsstandards nun auf breiter Front angehoben werden sollen.

Mit der Gewährung von Bestandsschutz, langen Übergangsfristen und vor allem den in Aussicht gestellten Anpassungshilfen des Bundes soll die ganze Flotte in absehbarer Zeit auf ein besseres technisches und betriebliches Niveau gehoben und auch die Traditionsschiffer besser qualifiziert werden.

Der Museumshafen Oevelgönne und die Stiftung Hamburg Maritim haben den ganzen Werdegang der Richtlinie als Dialogpartner des BMVI und der BG-Verkehr begleitet. Stiftungsvorstand Joachim Kaiser, dessen konstruktive Vorschläge in viele Passagen eingeflossen sind, zeigt sich zuversichtlich: „Wird dieser Entwurf so verabschiedet wie zwischen den Teilnehmern verabredet, dann hat die Traditionsschiffahrt in Deutschland wieder eine sichere Zukunft. Unser Respekt gilt dem Verhandlungsführer auf Seiten des BMVI, Herrn Klingen!“

Stiftung und Museumshafen optimistisch: “Unsere Schiffe werden weiter dampfen und segeln!”